Deutscher Bundestag **Drucksache 17/9158**

17. Wahlperiode 27. 03. 2012

Antrag

der Abgeordneten Uwe Beckmeyer, Hans-Joachim Hacker, Dr. Hans-Peter Bartels, Sören Bartol, Edelgard Bulmahn, Martin Burkert, Garrelt Duin, Sebastian Edathy, Petra Ernstberger, Karin Evers-Meyer, Iris Gleicke, Ulrike Gottschalck, Michael Groß, Bettina Hagedorn, Hubertus Heil (Peine), Gustav Herzog, Gabriele Hiller-Ohm, Johannes Kahrs, Lars Klingbeil, Ute Kumpf, Gabriele Lösekrug-Möller, Kirsten Lühmann, Caren Marks, Thomas Oppermann, Holger Ortel, Florian Pronold, Sönke Rix, Dr. Ernst Dieter Rossmann, Silvia Schmidt (Eisleben), Dr. Carsten Sieling, Sonja Steffen, Kerstin Tack, Franz Thönnes, Dr. Frank-Walter Steinmeier und der Fraktion der SPD

Sicherheit auf Kreuzfahrtschiffen verbessern

Der Bundestag wolle beschließen:

I. Der Deutsche Bundestag stellt fest:

Nach der Havarie zweier Kreuzfahrtschiffe an der italienischen Küste und vor den Seychellen hat eine verstärkte Diskussion um mehr Sicherheit und Risikominimierung an Bord von Kreuzfahrtschiffen eingesetzt.

Der Kreuzfahrtmarkt gehört weltweit zu den am stärksten wachsenden Segmenten der Tourismuswirtschaft. Die Branche entwickelt sich überaus dynamisch und zeichnet sich durch einen hohen Wettbewerbsdruck aus. Galten Kreuzfahrten angesichts hoher Preise in der Vergangenheit als Spezial- und Nischensegment, drängen die Reedereien inzwischen verstärkt in den Massenmarkt.

Zunehmender Wettbewerb darf jedoch nicht zu Lasten von Sicherheit gehen. Das gilt insbesondere für die Kreuzfahrtschifffahrt. Notwendig sind ein umfassend und ständig weiterentwickeltes System von Sicherheitsabläufen, eine sorgfältige Auswahl und eine hohe Kompetenz sowohl der Schiffsführung als auch der Besatzung sowie modernste technische Anlagen, die den Sicherheitsvorschriften auf nationaler und internationaler Ebene entsprechen.

Bereits heute stellt die Kreuzfahrtschifffahrt einen stark regulierten Wirtschaftszweig dar. Alle Schiffe sind in Übereinstimmung mit den strikten Vorgaben des internationalen Rechts gebaut, die wiederum in enger Abstimmung mit der Schifffahrtswirtschaft, den Verbänden, Klassifizierungsgesellschaften und den nationalen Regierungen kontinuierlich angepasst und erweitert werden. Im Bereich der Bau- und Ausrüstungsstandards sehen daher derzeit weder die International Maritime Organization (IMO) noch die Europäische Kommission akuten Anpassungsbedarf, da sich die Systeme grundsätzlich bewährt haben. Allerdings hat die Europäische Kommission vor dem Hintergrund der jüngsten Unglücksfälle bereits angekündigt, die geplante Überarbeitung der EU-Sicherheitsvorschriften zu beschleunigen. Vorgesehen sind unter anderem neue Auflagen zur Registrierung und Evakuierung von Schiffsreisenden.

Damit rücken die Sicherheit an Bord sowie das Krisenmanagement und die Konfliktschulung der Schiffsbesatzungen in den Mittelpunkt. Die ständige Einhaltung der geltenden Vorschriften und die kontinuierliche Weiterentwicklung der Sicherheitsabläufe an Bord der Schiffe stellen eine wesentliche Grundlage für einen sicheren Schiffsverkehr dar.

Evakuierungen von Schiffen aufgrund von Katastrophenfällen stellen einen besonderen Fall des Schiffsbetriebs dar. Der Untergang der Estonia im Jahr 1994 ist ein Beispiel dafür, welche dramatischen Folgen ein Schiffsunglück im schlimmsten Fall haben kann. Hingegen zeigte sich bei der Havarie der „Achille Lauro" im gleichen Jahr, dass durch eine geordnete Evakuierung der überwiegende Teil der Fahrgäste gerettet werden konnte.

Die Hauptverantwortung für die Umsetzung der sicherheitsrelevanten Standards und Abläufe an Bord des Schiffes obliegt dem Kapitän. Er muss in der Lage sein, potenzielle Gefahrensituationen zu identifizieren und entsprechende Maßnahmen einzuleiten, um den sicheren Schiffsbetrieb wiederherzustellen bzw. im Katastrophenfall rasch zu reagieren, die erforderlichen Rettungsmaßnahmen zu ergreifen und notfalls für eine zügige und sichere Evakuierung des Schiffes zu sorgen.

Vor diesem Hintergrund erscheint es umso notwendiger, dass Bund, Länder, Sozialpartner und Unternehmen gemeinsam Sorge dafür tragen, dass bei der Auswahl der Schiffsführung höchste Qualitätsmaßstäbe angesetzt werden. Dazu können ein strukturiertes Auswahlverfahren sowie die regelmäßige Überprüfung und Schulung der Kapitäne, die sich an den Anforderungen der auszufüllenden Position orientieren, beitragen.

Die Studiengänge Nautik an den Fachhochschulen haben in den vergangenen Jahren ihre Kapazitätsgrenzen überschritten, und an den Seefachschulen stellt sich die Situation vergleichbar dar. Durch die stark gestiegene Bewerbersituation und den Mangel an Ausbildungskapazitäten steht nicht mehr genügend nautisch geschultes Personal zur Verfügung, um die Nachfrage zu bedienen. Um eine hochwertige Ausbildung der Kapitäne und Schiffsoffiziere in Deutschland sicherzustellen, ist es erforderlich, für eine angemessene finanzielle und personelle Ausstattung der Ausbildungsstätten zu sorgen.

Eine wichtige Rolle kommt neben der Schiffsführung auch den Besatzungsmitgliedern zu, die entsprechend ihrer in der „Musterrolle" festgeschriebenen Verantwortung in die Sicherheitsabläufe an Bord einzubeziehen sind. Damit sie die ihnen zugeordneten Aufgaben erfüllen können, sind neben einer umfassenden Sicherheitseinweisung aber auch weitere Kompetenzen wie eine gute fachliche Qualifikation, ausreichende Kenntnisse der Schiffssprache sowie Engagement und Motivation eine wesentliche Voraussetzung. In dem Wettbewerbsumfeld, in dem die Kreuzfahrtbranche derzeit agiert, wird die Konkurrenz um Passagiere zunehmend über den Preis entschieden; dies wird langfristig nicht ohne Auswirkungen auf die sozialen Bedingungen der Seeleute bleiben. Derzeit arbeiten nach Schätzungen der international tätigen Gewerkschaft Norwegian Seafarers' Union rund 250 000 Beschäftigte weltweit auf Kreuzfahrtschiffen. Ein wichtiges Instrument zur Herstellung fairer, einheitlicher Wettbewerbsbedingungen stellt das 2006 von der Internationalen Maritimen Arbeitskonferenz der Internationalen Arbeitsorganisation (IAO) verabschiedete Seearbeitsübereinkommen dar, das weltweit geltende Mindeststandards vorschreibt.

Große Bedeutung kommt aber auch einer realitätsnahen Evakuierungsanalyse, etwa in Bezug auf Fluchtwege und Bewegungsmuster der Passagiere, und einer konsequenten Evakuierungsplanung zu. Aufgrund der geltenden Vorschriften im Rahmen der IMO-Regelungen und deren Anwendung auf Fahrgastschiffe sind die bestehenden Sicherheitsstandards bereits sehr hoch, wenngleich bis vor wenigen Jahren noch Praxistests für die Evakuierung von Kreuzfahrtschiffen fehlten. So stehen inzwischen Softwaretools zur Verfügung, die Evakuierungsanalysen nach den IMO-Richtlinien zur Umsetzung der sog. Advanced Method

(Guidelines for Evacuation Analysis for New and Existing Passenger Ships) ermöglichen.

Die Anwendung neuer Methoden kann dazu beitragen, die Sicherheitsstandards weiter zu erhöhen, um eine größtmögliche Überlebenschance für Passagiere und Besatzung sicherzustellen. Entscheidend wird es dabei künftig sein, die zunehmende Größe moderner Kreuzfahrtschiffe sowie die wachsende Zahl von Passagieren und Besatzung an Bord zu berücksichtigen.

Entscheidend ist hierbei auch, alle erforderlichen Maßnahmen zu ergreifen, um den Schutz und die Sicherheit für Passagiere mit Behinderungen in Gefahrensituationen zu gewährleisten, wozu Deutschland und die anderen Vertragsstaaten nach Artikel 11 des Übereinkommens über die Rechte von Menschen mit Behinderungen verpflichtet sind.

II. Der Deutsche Bundestag fordert die Bundesregierung auf,

- die geltenden Sicherheitsbestimmungen ständig auf ihre Aktualität hin zu überprüfen;
- alle erforderlichen Maßnahmen zu ergreifen, um den Schutz und die Sicherheit für Passagiere mit Behinderungen in Gefahrensituationen zu gewährleisten und bestehende Lücken zwischen Gesetzeslage und Praxis zu schließen;
- zu prüfen, ob die Informationen der Reisenden über sicherheitsrelevante Aspekte und den Ablauf von Evakuierungsmaßnahmen vor Reiseantritt und an Bord in Bezug auf Vollständigkeit, Verständlichkeit und Zeitpunkt weiter zu optimieren sind;
- gemeinsam mit den Sozialpartnern Handlungsempfehlungen für die Reedereien zu formulieren, um einheitliche Standards bei der Personalauswahl für die maritimen Führungspositionen zu schaffen und dafür Sorge zu tragen, dass diese sorgfältig, transparent und an objektiven Kriterien ausgerichtet sind und den rechtlichen Anforderungen der zu besetzenden Position entsprechen;
- sich gegenüber den Schifffahrtsunternehmen dafür einzusetzen, dass eine regelmäßige Überprüfung der Befähigung des Kapitäns eines Schiffes und seiner Stellvertreter gemäß dem Internationalen Übereinkommen über die Normen für die Ausbildung, die Erteilung von Befähigungszeugnissen und den Wachdienst von Seeleuten (STCW-Übereinkommen) erfolgt, um sicherzustellen, dass diese auch tatsächlich über die erforderlichen Fähigkeiten und Fertigkeiten zur Organisation eines sicheren Schiffsbetriebs verfügen; diese Prüfung sollte neben den allgemeinen Befähigungsnormen auch die sicherheitsrelevanten Fähigkeiten und Fertigkeiten und die soziale Kompetenz umfassen;
- die in § 25 der Schiffsoffizier-Ausbildungsverordnung formulierte Bestimmung, nach der ein Auffrischungslehrgang zum Nachweis des Fortbestandes der Befähigung in Bezug auf die dem Kapitän zugewiesenen Aufgaben jeweils nach fünf Jahren erfolgen soll, zu überprüfen; dies gilt insbesondere für die Bereiche der Ausbildung in der Führung von Menschenmengen, der Ausbildung in Fahrgastsicherheit sowie der Ausbildung in Krisenbewältigung und menschlichem Verhalten;
- sich gegenüber den Schifffahrtsunternehmen dafür einzusetzen, dass diese ein konsequentes Kompetenzmanagement einführen und das Modell des Life-Long Learning und des Team Building als wesentlichen Teil der Personalführung aufnehmen;
- zu prüfen, ob die in § 2 der Schiffssicherheitsverordnung vorgeschriebene Selbstkontrolle der Reedereien zur Gefahrenvermeidung und -verminderung optimiert werden kann und gegebenenfalls im Rahmen der maritimen Sicherheitspartnerschaft gemäß § 3 weitere Absprachen in Bezug auf Verfah-

ren und Kontrollen zur Verbesserung der Schiffssicherheit unter Berücksichtigung der Best Management Practices zu treffen sind;

- dafür Sorge zu tragen, dass die Schifffahrtsunternehmen die im Betrieb gewonnenen Erkenntnisse im Rahmen ihrer Sicherheitsvorsorge gemäß der Schiffssicherheitsverordnung regelmäßig in einem Abstand von drei Jahren auswerten, um das Krisenmanagement und die Konfliktschulung der Schiffsbesatzungen zu optimieren;
- gemeinsam mit den Vertretern der Reedereien zu prüfen, ob eine verpflichtende Anwendung von anerkannten Simulationsprogrammen zur Evakuierung und Identifizierung von möglichen Schwachstellen bei Neubauten möglich ist, die eine praxisnahe Analyse und Bewertung von Evakuierungsprozessen, insbesondere mit Blick auf die Evakuierungsdauer von Fahrgastschiffen und die besondere Rolle der Besatzung, ermöglichen;
- Standards für den Einsatz entsprechender Simulationsprogramme im Bereich der Kreuzfahrtschifffahrt zu etablieren, insbesondere im Hinblick auf etwaige Leistungskriterien, die durch eine Evakuierungsanalyse nachzuweisen sind;
- die Entwicklung und Anwendung von Evakuierungssimulationen im maritimen Bereich weiter zu fördern und dafür Sorge zu tragen, dass anerkannte ingenieurwissenschaftliche Methoden einbezogen werden;
- die Ausbildungsplatzförderung des Bundes im Rahmen des Maritimen Bündnisses konsequent und auf dem bisherigen Niveau fortzusetzen;
- dafür Sorge zu tragen, dass die zugesagten Ausbildungskapazitäten und die finanziellen Beiträge zur Ausbildung insbesondere im Bereich der Nautik durch die Küstenländer und die Schifffahrtsunternehmen zur Verfügung gestellt werden;
- sich dafür einzusetzen, dass die Seeverkehrswirtschaft ihrer Verantwortung durch eigenes Engagement auch in Zukunft gerecht wird und die Anzahl der auszubildenden Schifffahrtsunternehmen wieder zunimmt;
- gemeinsam mit den Küstenländern die Entwicklung der Absolventenzahlen an seefahrtbezogenen Fach- und Fachhochschulen zu dokumentieren, um auf dieser Basis gemeinsam mit den Partnern des Maritimen Bündnisses den künftigen Bedarf zu errechnen und ein entsprechendes Angebot vorhalten bzw. entwickeln zu können;
- dafür Sorge zu tragen, dass die Berufe der Seeschifffahrt in der Öffentlichkeit stärker präsentiert werden, um das Image der Branche zu verbessern und ggf. einen Informationsmangel auszugleichen;
- endlich den bereits für 2011 angekündigten Entwurf eines neuen Seearbeitsgesetzes vorzulegen, um das internationale Seearbeitsübereinkommen zur Verbesserung der Arbeitsbedingungen von Seeleuten noch in diesem Jahr in deutsches Recht umzusetzen;
- geeignete Maßnahmen zu prüfen, die es künftig ermöglichen, dass eine verstärkte Rückflaggung von Kreuzfahrtschiffen unter deutsche Flagge erfolgt;
- das Maritime Bündnis auch weiterhin aktiv zu unterstützen und weiterzuentwickeln und mit einer konsequenten Förderung der Schifffahrtsbranche dazu beizutragen, dass diese auch künftig im internationalen Wettbewerb besteht.

Berlin, den 27. März 2012

Dr. Frank-Walter Steinmeier und Fraktion

Gesamtherstellung: H. Heenemann GmbH & Co., Buch- und Offsetdruckerei, Bessemerstraße 83–91, 12103 Berlin, www.heenemann-druck.de
Vertrieb: Bundesanzeiger Verlagsgesellschaft mbH, Postfach 10 05 34, 50445 Köln, Telefon (02 21) 97 66 83 40, Fax (02 21) 97 66 83 44, www.betrifft-gesetze.de
ISSN 0722-8333